

---

***Ný viðhorf í umferðaröryggismálum***  
***íslenskar áherslur - alþjóðlegt samstarf***



***Birna Hreiðarsdóttir, lögfræðingur***

***RANNUM***

***Rannsóknarráð umferðaröryggismála***

***Verkefni 18901***

***Desember 2004***



## EFNISYFIRLIT

Formáli .....	4
1.0 Inngangur .....	6
2.0 Helstu niðurstöður .....	8
2.1 Alþjóðleg samvinna á sviði umferðaröryggismála .....	8
2.2 Lagaramminn .....	8
2.3 Stofnanabátturinn .....	9
2.4 Miðlun upplýsinga .....	9
2.5 Samstarf innanlands .....	10
3.0 Skipulag umferðaröryggismála á Íslandi .....	12
3.1 Verkefni samgönguráðuneytis .....	12
3.2 Önnur ráðuneyti .....	12
3.3 Hagmunaaðilar í umferðaröryggismálum .....	14
3.4 Nauðsyn samþættingar .....	14
4.0 Öflun og miðlun umferðarupplýsinga .....	15
4.1 Miðlægar upplýsingar á vefnum .....	15
4.1.1 Nokkrar vefsíður skoðaðar .....	15
4.1.2 Horft til nágrannanlanda .....	16
4.1.3 Frönsk stjórnvöld blása til sóknar .....	17
4.2 Slysarannsóknir .....	18
4.3 Tölfræði .....	19
4.3.1 Tölfræði umferðarslysa á Íslandi .....	20
4.3.2 Áreiðanleiki tölfræðiupplýsinga .....	20
5.0 UNECE, Efnahagssamvinnunefnd SP fyrir Evrópu .....	22
5.1 Umferðardeild UNECE .....	22
5.1.1 Vinnuhópur 1 um umferðaröryggi .....	22
5.1.2 Verkefni Vinnuhóps 1 .....	23
5.1.3 Fundur Vinnuhóps 1, 27.-30. september 2004 .....	23
5.1.4 Vinnuhópur 29 um samræmingu á gerð og búnaði ökutækja .....	24
5.1.5 Bandaríkin og Umferðardeild UNECE .....	25
5.1.6 Tímamót í starfsemi Vinnuhóps 29 .....	26
5.2 Samningar UNECE um ökutæki og umferð .....	26
5.3 Ísland og UNECE .....	27
5.3.1 Ísland og EES löndin, yfirlit yfir samninga UNECE, umferðardeildar .....	28
5.3.2 Íslensk löggjöf og UNECE umferðarreglur .....	29
5.3.3 Tilvitnanir í UNECE-reglur í íslenskri löggjöf .....	30
5.3.4 Tillögur Alþjóða vegasamtakanna (IRF) .....	31
5.4 Samspil UNECE og Evrópusambandsins .....	31
5.5 Allsherjarþing Sameinuðu Þjóðanna .....	32
6.0 Frekari vettvangur fyrir samstarf .....	34
6.1 Evrópusambandið .....	34
6.2 Efnahagssamvinnu- og þróunarstofnunin, OECD .....	34
6.3 Bandaríska Umferðaröryggisstofnunin (NHTSA) .....	35
6.4 Bandaríska Umhverfisverndarstofnun (EPA) .....	35
6.5 Upplýsingar til almennings .....	36
6.6 Bandarískar kröfur í íslenskri löggjöf .....	36
7.0 Aðrar erlendar umferðarstofnanir .....	37
Heimildaskrá .....	39

## **Formáli**

Skýrslu þessari er ætlað að varpa ljósi á stöðu umferðaröryggismála innanlands og í alþjóðlegu samhengi, sérstaklega með tilliti til þeirrar þróunar sem átt hefur sér stað á undanförunum árum í umferðaröryggismálum um heim allan. Tilgangurinn er enn fremur að benda á leiðir til að auka skilvirkni í málaflokknum, m.a. með því að samþætta umferðaröryggismál, endurskoða alþjóðlegt samstarf og afla og miðla alþjóðlegum upplýsingum sem að gagni kunna að koma til að efla umferðaröryggi hér á landi.

Skýrslan er unnin fyrir RANNUM, Rannsóknarráð umferðaröryggismála, en hlutverk þess er að standa fyrir hvers konar rannsóknum sem nýta má til að draga úr umferðarslysum hér á landi. Rannsóknarráðinu er enn fremur ætlað að stuðla að öflun nýrrar þekkingar innanlands og utan, leiða saman þá aðila sem vinna á þessu sviði og að gera rannsóknir þannig faglegri og markvissari.

Í rannsóknarvinnu vegna skýrslunnar var víða leitað fanga og áhersla lögð á að nálgast verkefnið heildstætt. Upplýsinga var aflað jafnt innanlands sem erlendis frá, eins og kemur fram í heimildaskrá. Jafnframt fylgdist skýrsluhöfundur með fundum hjá Umferðardeild UNECE<sup>1</sup> í Genf og fékk gagnlegar upplýsingar hjá starfsfólki deildarinnar.

Pétur Björn Thorsteinsson, nemi í tölvu- og rafmagnsverkfræði við Háskóla Íslands aðstoðaði við efnisöflun og úrvinnslu skýrslunnar.

Reykjavík, 18. desember 2004.

---

Birna Hreiðarsdóttir

[birna@bluewin.ch](mailto:birna@bluewin.ch)

---

<sup>1</sup> ITC, Inland Transport Committee, umferðardeild UNECE, Efnahagssamvinnunefnd Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu

***Til umhugsunar ....***

***Það liggja ekki margir vegir, það er aðeins einn vegur sem nær vítt og breitt umhverfis víðáttumikla jörðina. Hvert okkar ber ábyrgð á hluta þessa vegar. Ákvarðanir sem við tökum í umferðaröryggismálum, eða tökum ekki, geta á endanum haft áhrif á líf fólks alls staðar.***

***Við erum einn vegur - einn heimur.***

Rochelle Sobel, forseti Samtaka um örugga alþjóðlega vegaumferð



***[There are not many roads, there is a single road that extends across the length and breadth of our vast planet. Each of us is responsible for a segment of that road. The road safety decisions that we make or do not make, ultimately have the power to affect the lives of people everywhere.***

***We are one road - one world.***

Rochelle Sobel, President, Association for Safe International Road Travel]

## 1.0 Inngangur

Síðla árs 2003 tók ríkisstjórnin þá heillavænlegu ákvörðun að flytja mestan hluta umferðarmála og eftirlit með ökutækjum til samgönguráðuneytisins frá dómsmálaráðuneytinu. Vegaumferð er svo mikilvægur þáttur í samgöngum landsins að þessi ráðstöfun mun að öllum líkindum eiga þátt í að skapa meiri hagkvæmni, betri verkaskiptingu og samvinnu þeirra sem fást við samgöngumál. Þetta fyrirkomulag er einnig í samræmi við það sem algengast er meðal annarra þjóða, þ.e. að fjalla sameiginlega um umferðarmál og vegasamgöngur. En jafnframt kallar þessi skipan mála á nýtt verklag og nýja hugsun í samþættingu málaflokksins og mati á forgangsröðun verkefna.

Skýrslu þessari er ætlað að vera innlegg í þá umfjöllun um umferðaröryggismál sem nú fer fram. Það er reyndar ekki eingöngu á Íslandi sem þessi mál eru í endurskoðun. Verulegt og vaxandi alþjóðlegt samstarf um umferðaröryggi hefur verið að þróast á undanförunum árum sem á sennilega eftir að gerbreyta umfangi og aðkomu að þessum málaflokki. Ein af ástæðum þessa er alþjóðavæðingin og aukin viðskipti með vörur og þjónustu sem henni fylgja. Í kjölfarið hafa samgöngur aukist um allan heim og opnað áður lokuð landamæri. Jafnframt hefur síaukinn ferðamannastraumur heimshorna á milli einnig kallað á aukna alþjóðlega samræmingu umferðaröryggismála.

Mikið átak hefur verið gert til að samræma umferðaröryggisreglur milli landa. Þetta skapar möguleika á að nýta alþjóðlegar skýrslur, rannsóknir, kannanir og annað efni sem að gagni getur komið hér á landi í baráttunni gegn umferðarslysum, sem eru þjóðhagslega alltof dýr, hvernig sem á er litið.

Á allsherjarþingi Sameinuðu þjóðanna 14. apríl 2004 var haldinn tímamótafundur um umferðaröryggismál, sem síðar verður fjallað um. Engum vafa er undirorpið að Ísland verður hrifið inn í hringiðu alþjóðasamfélagsins á sviði umferðarmála í meira mæli en nú er. Því er tímabært að meta stöðu þessara mála með opnu hugarfari og kanna hvernig nýta megi þróunina í umferðaröryggismálum til að auka umferðaröryggi hér á landi og nýta þá fjármuni sem til málaflokksins fara á sem árangursríkastan hátt.

Á undanförunum árum hefur Ísland getið sér ákveðinnar stöðu á alþjóðavísu, í umræðum um hagnýtingu auðlinda, í stjórnun fiskveiða, í umhverfismálum, svo sem aðgerðum gegn mengun sjávar og vetnisnotkun, í þróunarsamvinnu og þátttöku í alþjóðlegri friðargæslu. Allt þetta er viss þáttur í að vera sjálfstætt ríki.

Ástæða er til að ætla að Ísland geti líka lagt sitt hvað af mörkum á sviði umferðaröryggismála og miðlað af reynslu sinni, en aðstæður hér á landi eru að ýmsu leyti sérstakar. Aðrar þjóðir sem búa við svipuð landfræðileg skilyrði, ekki síst Þróunarlönd, myndu hafa ávinning af því að fá upplýsingar um tilhögun umferðaröryggismála hér á landi.

Áður fyrr var umtalsvert norrænt samstarf á sviði umferðarmála, sem varð til þess að íslenskar reglur um umferð og ökutæki tóku einkum mið af norrænum reglum. Með aðild Íslands að EES-svæðinu var farið að að innleiða hér reglur á þessu sviði frá Evrópusambandinu. Ein helsta gagnrýnin á EES-samninginn er hversu Ísland hefur lítið að segja um þær reglur sem innleiddar eru í gegnum hann. Sú gagnrýni á að öllu leyti við í tengslum við umferðarmál og gerð og búnað ökutækja þar eð Evrópusambandið innleiðir í mörgum tilfellum alþjóðareglur sem samið er um á vettvangi Sameinuðu þjóðanna, þ.e. Efnahagsnefndar Evrópu í Genf (UNECE). Með þátttöku í því samstarfi gæti Ísland haft áhrif á þær reglur sem það verður síðar bundið af í gegnum EES-samninginn.

## 2.0 Helstu niðurstöður

Á grundvelli þeirrar rannsóknarvinnu sem skýrsla þessi er byggð á eru helstu niðurstöður raktar hér á eftir.

### 2.1 Alþjóðleg samvinna á sviði umferðaröryggismála

■ Gerð verði könnun á alþjóðlegu samstarfi að umferðaröryggismálum og hvernig Ísland geti tengst því á sem hagkvæmastan og árangursríkasta hátt.

■ Lagt er til að stjórnvöld fullgildi nánar tilgreinda UNECE samninga á umferðarsviðinu, sbr. kafla 5.2 hér á eftir. Í samræmi við yfirlýsingu fastafulltrúa Íslands hjá SP verði sérstaklega kannaðir möguleikar á því að tengjast starfi UNECE að umferðarmálum, sbr. kafla 5.5.

■ Gerðar verði ráðstafanir til þess að innlendir sérfræðingar á sviði umferðaröryggismála fái þjálfun erlendis til að kynna sér verklag og starfshætti hjá erlendum umferðaröryggisstofnunum. Skilgreina þarf markmið fyrirfram en megintilgangur slíkrar þjálfunar er að kynna sér verklag og reynslu annarra þjóða og auðvelda hagnýtingu alþjóðlegra upplýsinga sem nýtast í baráttunni gegn umferðarslysum og afleiðingum þeirra hér á landi.

■ Gerð verði markviss könnun á því hvort grundvöllur sé fyrir íslensk stjórnvöld að nýta þekkingu innanlands til þátttöku í þróunarsamvinnuverkefnum á sviði umferðaröryggismála í löndum sem skemmra eru á veg komin í þessum málum.

### 2.2 Lagaramminn

■ Lagt er til að lagaumhverfi umferðarmála verði tekið til heildarendurskoðunar með því markmiði að auka skilvirkni og gera starf að þessum málaflokki markvissara.



■ Áhersla verði lögð á að umferðarlög nr. 50/1987 og reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 verði tekin til gagngerrar endurskoðunar með því augnamiði að aðlaga löggjöfina betur að alþjóðlegum reglum.

■ Lagt verði að löggjafarvaldinu að treysta lagagrunninn og setja skýrar leikreglur á umferðaröryggissviðinu, þ.m.t. að forystuhlutverk samgönguráðuneytis og samræmingarhlutverk verði skilgreint og skýrt.

### 2.3 Stofnanapátturinn

■ Þar sem umferðarmál er og verður þverfaglegur málaflokkur sem snertir starfsemi flestra ráðuneyta er lagt til að áttak verði gert til að auka samvinnu milli ráðuneyta innbyrðis og ráðuneyta og undirstofnana þeirra til að tryggja skilvirkni.

■ Leggja þarf sérstaka áherslu á að sérfræðingar á sviði umferðaröryggis vinni með starfsfólki ráðuneyta og miðli upplýsingum eftir því sem við á, enda er hér um mjög sérhæfða þekkingu að ræða.

■ Endurskoða þarf skipan nefnda og ráða á sviði umferðarmála, að teknu tilliti til tillagna í umferðaröryggisáætlun 2002-2012. Sérstaklega verði skoðað hvernig starfsemi Umferðarráðs verði sem best háttað.

### 2.4 Miðlun upplýsinga

■ Lagt er til að fjölmiðlar verði virkjaðir í auknum mæli til að vekja almenning til umhugsunar um umferðaröryggismál og til að kynna sér þær upplýsingar sem tiltækar eru og koma þeim á framfæri.

■ Athugað verði með möguleika á því að koma upp miðlægum upplýsingum um umferðaröryggismál á veraldarvefnum þannig að hægt verði að fá á einum stað því sem næst tæmandi aðgang að upplýsingum um allt sem varðar umferðaröryggi, ásamt vel skilgreindum hlekkjum í tengda vefi.

■ Markhópar verði skilgreindir þannig að einfaldara sé að beina upplýsingum að ákveðnum hópum, sjá til hliðsjónar kafla 4.1.2 hér á eftir.

■ Nýta þarf tölfræðiupplýsingar, bæði íslenskar og alþjóðlegar til að kanna á markvissan hátt árangur í baráttunni gegn umferðarslysum. Miðla þarf tölfræðiupplýsingum til að sjá megi hvar Ísland stendur bæði hvað varðar þróun innanlands og miðað við aðrar þjóðir.

■ Kanna þarf hvernig best sé að haga áróðri fyrir því að lögum sé framfylgt, ekki síst hvað varðar hraða, akstur undir áhrifum áfengis, notkun öryggisbelta, útbúnað fyrir börn, hjálma o.þ.h. Hér getur skipt sköpum að afla alþjóðlegra upplýsinga til að skoða hvernig aðrar þjóðir hafa farið að, hvaða aðgerðir hafa náð tilætluðum árangri og hvað hefur ekki skilað sér í auknu umferðaröryggi.

■ Athuga þarf hvernig Umferðarstofa geti sem best sinnt því hlutverki að veita almenningi fræðslu um umferðarlöggjöf og annað það sem stuðlað getur að bættri umferðarmenningu og fækkun umferðarslysa.

■ Sýna þarf almenningi fram á það með skýrum og skilvirkum hætti hvaða afleiðingar það hefur að fara ekki eftir settum reglum í umferðinni.

## 2.5 Samstarf innanlands

■ Lagt er til að átak verði gert í því að auka samstarf stjórnvalda, sveitarfélaga og frjálsra félagasamtaka í því augnamiði að skiptast á upplýsingum, miðla reynslu og draga úr kostnaði samfélagsins af umferðarslysum.

■ Áherslur verði lagðar á þverfaglegar aðgerðir í stað sértækra aðgerða, unnið verði að samhæfðum lausnum og árangursstjórnun beitt eftir því sem við á.

■ Skapa þarf vettvang fyrir umræður og rannsóknir í því augnamiði að samræma sem mest sjónarmið í umferðarmálum.

■ Tryggja þarf frjálsum félagasamtökum viðunandi starfsvettvang og virkja þau til að gæta hagsmuna "neytenda" gagnvart stjórnvöldum.

■ Útfæra þarf nánar ákvæði 112. gr. umferðarlaga um það hlutverk Umferðarstofu að eiga samvinnu við þá aðila, félög, samtök og stofnanir sem tengjast starfsemi hennar.

### 3.0 Skipulag umferðaröryggismála á Íslandi

Eðli máls samkvæmt fer stefnumótun, löggjöf og samþætting umferðaröryggismála fram á vegum stjórnvalda. Því er fróðlegt að kanna hvernig verkefnum og verkaskiptingu ráðuneyta er háttað í þessum mikilvæga málaflokki. Hér er ekki um tæmandi upptalningu að ræða, fremur almennt yfirlit yfir málaflokkinn.

#### 3.1 Verkefni samgönguráðuneytis

Í lok október 2003 samþykkti ríkisstjórnin að gera þá breytingu á verkaskiptingu ráðuneyta að flytja umferðarmál og eftirlit með ökutækjum frá dóms- og kirkjumálaráðuneytinu til samgönguráðuneytisins. Með lögum nr. 132/2003 var gerð stutt og laggóð breyting á umferðarlögum nr. 50/1987 á þann veg að í stað orðsins "dómsmálaráðherra" í lögunum kom orðið ráðherra og gekk sú breyting í gildi 1. janúar 2004. Með þessum breytingum fór eftirlit með framkvæmd umferðarlaga og yfirstjórn Umferðarstofu undir samgönguráðuneytið.

Samkvæmt reglugerð nr. 3/2004 um Stjórnarráð Íslands sem sett er með stoð í 8. gr. laga nr. 73/1969 um Stjórnarráð Íslands fer samgönguráðherra með eftirtalda málaflokka:

1. Skipulag samgangna og flutning á landi, í lofti og á sjó;
2. Vegi og vegagerð;
3. Umferð og eftirlit með ökutækjum;
4. Öryggi í samgöngum og slysarannsóknir tengdar þeim.

Segja má að umferð á vegum snerti alla þessa liði á einn eða annan hátt og sé í raun mikilvægasti hluti samgöngumála vegna stærðar og umfangs málaflokksins.

#### 3.2 Önnur ráðuneyti

Þó svo að samgönguráðuneytinu hafi verið falin umsjón með umferðarmálum, þá er málaflokkurinn þverfaglegur og koma flest ráðuneyti að honum á einn eða annan hátt. Enn vantar nokkuð á að verkaskipting sé skýr og að viðunandi samþætting verkefna eigi sér stað. Því ber að fagna yfirlýsingu samgönguráðherra, hr. Sturlu Böðvarssonar, í tilefni alþjóðaheilbrigðisdagsins 7. apríl 2004 um að stefnt sé að því að einfalda stjórnarsýslu umferðaröryggismála.

Helstu ráðuneyti, auk samgönguráðuneytis, sem koma að umferðaröryggismálum eru eftirfarandi:

■ **Dóms og kirkjumálaráðuneytið**

Ríkislögreglustjóri, lögreglustjóra- og sýslumannsembættin sinna málum vegna brota á umferðarlögum og slysa í umferðinni, ennfremur rannsókn og saksókn í slíkum málum.

■ **Heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytið**

Um slysa- og forvarnir er fjallað á vettvangi heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytisins og undirstofnana þess, einkum Lýðheilsustöðvar. Í heilbrigðisáætlun til ársins 2010 er barátta gegn hrað- og ölvunarakstri og fræðsla og eftirlit lögreglu sett á oddinn, svo og bætt ökukennsla og aðstaða til æfinga og þjálfunar.

Svo virðist sem vinna við umferðaröryggisáætlun og heilbrigðisáætlun skarist í veigamiklum atriðum og væri aukið samstarf þar á milli til mikilla bóta.

■ **Menntamálaráðuneytið**

Menntamálaráðuneytið kemur að umferðafræðslu í skólum í samstarfi við sveitarfélög, Umferðarstofu og lögreglu.

■ **Utanríkisráðuneytið**

Kemur að málum sem varða alþjóðlega samninga á umferðaröryggissviðinu og fullgildingu þeirra. Eftir því sem umferðarmál eru meira rædd á alþjóðlegum vettvangi má búast við auknum atbeina utanríkisráðuneytisins í málaflokknum.

■ **Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið**

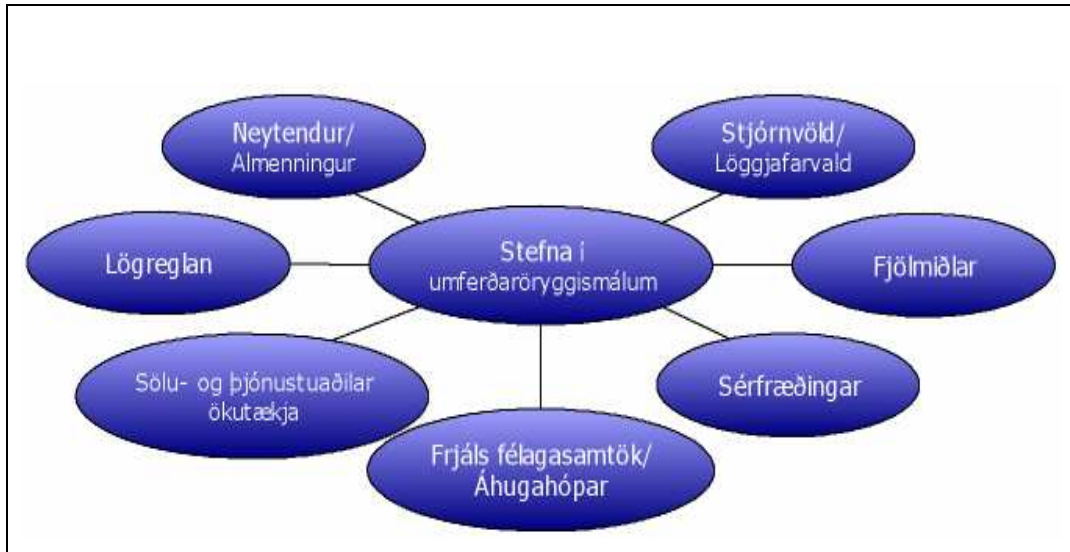
Mál er varða fébætur og váttryggingar skv. umferðarlögum heyra undir viðskiptaráðuneytið, enda fer það ráðuneyti með mál er varða váttryggingar að öðru leyti. Varðar að takmörkuðu leyti umferðaröryggi.

■ **Umhverfissráðuneytið**

Samkvæmt reglugerð nr. 3/2004 sinnir umhverfissráðuneyti mengunarvörnum og ætti því útblástur frá ökutækjum að öðru jöfnu að heyra undir umhverfissráðuneyti.

### 3.3 Hagmunaaðilar í umferðaröryggismálum

Of langt mál er að telja tæmandi upp alla þá aðila sem koma að umferðaröryggismálum á einn eða annan hátt, en meðfylgjandi yfirlit gefur nokkra vísbendingu um umfang málaflokksins.



### 3.4 Nauðsyn samþættingar

Í skýrslum og greinum um umferðarmál kemur fram að fórnarkostnaður þjóðfélagsins af umferðarslysum sé milli 12 og 20 milljarðar kr. á ári, allt eftir því hvernig reiknað er. Það hlýtur því að vera meginverkefni að stilla saman strengi þeirra sem að umferðaröryggismálum koma til að stemma stigu við þessari vá.

Í umferðarlögum nr. 50/1987 er ákvæði um starfsemi Umferðarráðs sem er ákjósanlegur grundvöllur til að byggja upp samstarf á sviði umferðaröryggismála. Æskilegt væri að tilgreina nánari útfærslu á verkefnum nefndarinnar í reglugerð með það að leiðarljósi að gera starfsemina markvissari.

Á erlendum vettvangi er áberandi hversu mikil áhersla er lögð á að tryggja eins og kostur er að allir hagsmunaaðilar vinni saman að fækkun umferðarslysa. Eiga slík sjónarmið eiga ekki síður við hér á landi.

## 4.0 Öflun og miðlun umferðarupplýsinga

Fækkun umferðarslysa er stöðugt baráttuefni og sífellt þarf að leita leiða til að gera þá baráttu sem árangursríkasta. Til þess að ná árangri er mikilvægt að aðgengi upplýsinga um umferðarmál sé gott fyrir þá mörgu aðila sem að málinu koma. Við athugun á starfsemi erlendra umferðaröryggisstofnana er áberandi hversu þung áhersla er lögð á að miðla aðgengilegum upplýsingum til ákveðinna markhópa, m.a. á veraldarvefnum en einnig er mikið lagt upp úr góðum tölfræðiupplýsingum.

### 4.1 Miðlægar upplýsingar á vefnum

Við athugun á miðlun upplýsinga um umferðaröryggismál á íslenskum vefsíðum kemur í ljós að talsvert vantar á að þau mál séu í nógu góðu horfi.

Aukið hagræði væri í að tengja saman þær vefsíður sem til staðar eru saman þannig að greinileg vísun sé þar á milli. Eðlilegast er að þar verði Umferðarstofa í forystu. Kanna þyrfti hvort ekki sé affarasælast að hafa sérstaka vefsíðu helgaða umferðaröryggi, sbr. kafla 4.1.2 hér á eftir.

Alþjóðlegar upplýsingar eru mjög takmarkaðar á íslenskum vefsíðum og þyrfti að gera átak í að staðfæra og aðlaga alþjóðlegt efni til birtingar á vefnum.

#### 4.1.1 Nokkrar vefsíður skoðaðar

- ◆ Á vefsíðu Umferðarstofu, [www.umferd.is](http://www.umferd.is) eru ýmsar gagnlegar upplýsingar um ökutæki og umferð. Þar sem hér er um yfirgripsmikinn málaflokk að ræða sem nær til ökutækja og ökumanna, hjóla og hjólreiðamanna og gangandi vegfarenda, svo nokkuð sé nefnt þyrfti að afmarka efnið betur en nú er gert og skilgreina markhópa. Jafnframt væri æskilegt að gera þessar upplýsingar aðgengilegri fyrir almenning/neytendur.
- ◆ Hjá Vegagerðinni, [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is) eru almennar upplýsingar um vegasamgöngu- og umferðarmál, en bæta þyrfti uppsetningu og gera vefsíðuna neytendavænni.
- ◆ Þar sem stutt er síðan samgönguráðuneytið, [www.samgonguraduneyti.is](http://www.samgonguraduneyti.is) tók við þessum málaflokki er þar enn sem komið er takmarkað magn upplýsinga. Svo virðist sem ekki hafi allar upplýsingar um umferðarmál verið fluttar frá vef dómismálaráðuneytisins, [www.domsmalaraduneyti.is](http://www.domsmalaraduneyti.is) yfir til samgönguráðuneytis.
- ◆ Á vefsíðu Lýðheilsustöðvar, [www.lydheilsustod.is](http://www.lydheilsustod.is) er talsvert mikið af upplýsingum sem varðar umferðaröryggi barna og ungmenna (á vefsvæði Árvekni).

Einnig er fjallað um áfengi og akstur. Hlekkir inn á vefi sem vísað er til virka ekki sem gerir efnið óaðgengilegt, auk þess sem uppsetning er mjög ruglingsleg.

- ◆ Á vefsíðu Heilbrigðis-tryggingamálaráðuneytisins, [www.heilbrigdisraduneyti.is](http://www.heilbrigdisraduneyti.is) er að m.a. að finna heilbrigðisáætlun til 2010.
- ◆ Á vefsíðu Landsbjargar, [www.landsbjorg.is](http://www.landsbjorg.is) er nokkuð fjallað um umferðaröryggismál, t.d. um öryggisbúnað barna í bílum. Vefsíða Bindindisfélags Ökumanna, [www.brautin.is](http://www.brautin.is) kemur nokkuð vel út, þó ekki sé hún stór í sniðum, en vefsíða FÍB, Félag íslenskra bifreiðaeigenda, [www.fib.is](http://www.fib.is) ver litlu plássi í umfjöllun um umferðaröryggi.

Niðurstaða þessarar stuttu skoðunar er að gera þarf gangskör að því að samræma upplýsingar um umferðaröryggismál og koma aðgengilegum upplýsingum um umferðarmál á veraldarvefinn. Þannig mætti t.d. hugsa sér að ítarlegar upplýsingar um allt sem viðkemur búnaði barna í bílum væru að mestu leyti á einum stað en vísun væri í þessar upplýsingar á öðrum vefsíðum.

#### 4.1.2 Horft til nágrannalanda

Fróðlegt er að skoða vefsíður um umferðaröryggismál í hinum ýmsu löndum nær og fjær. Kennir þar margra grasa en að öðrum ólöstuðum fer vart milli mála að af nágrannalöndum okkar hafa bresk umferðayfirvöld vinninginn þegar kemur að miðlun upplýsinga um umferðaröryggismál. Í Bretlandi hefur náðst mjög góður árangur í fækkun umferðarslysa og er því athugandi að leita í smiðju til þeirra til að bæta umferðamenningu og öryggi í umferðinni.

Í Bretlandi eru fjórir markhópar skilgreindir þegar kemur að því að miðla upplýsingum um umferðaröryggismál, en þeir eru:

- ◆ **ökumenn og farþegar**
- ◆ **foreldrar, kennarar, skólar**
- ◆ **sveitastjórnir**
- ◆ **sölu- og þjónustuaðilar ökutækja<sup>2</sup>**

---

<sup>2</sup> Suppliers



Bresk umferðaryfirvöld halda úti sérstakri vefsíðu, "THINK!"<sup>3</sup>, þar sem eingöngu er fjallað um umferðaröryggi, og eru upplýsingar þar í mjög aðgengilegu formi.

Áróður THINK! snýr ekki beinlínis að ökumanninum, gangandi vegfarandanum, hjólreiðamanninum, o.s.frv. Honum er fremur beint að almenningi almennt og höfðað til samábyrgðar einstaklingsins á velferð hvers annars. Hann snýst um það hvernig við hegðum okkur í umferðinni, hvort sem við eru að aka, ganga, hjóla eða annað. Áróðurinn byggist á því hugarfari að "við erum öll saman í þessu". Athyglisvert er að velta fyrir sér að þarna eru áherslur nokkuð aðrar en fram koma í auglýsingum Umferðarstofu, en þar er fremur höfðað til ökumannsins sjálfs og ábyrgðar hans í umferðinni. Ekki er lagt mat á virkni þessara tveggja "áróðursaðferða" í skýrslu þessari.

Athugandi er að fara sömu leið og bresk umferðaryfirvöld og setja upp sérstaka vefsíðu með upplýsingum fyrir almenning um umferðaröryggismál. Þó svo að vefsíða Umferðarstofu sé að mörgu leyti góð og gæti að nokkru leyti verið uppistaða í slíkri vefsíðu, þá er hlutverk stofnunarinnar svo margþætt að það liggur ekki í augum upp þegar vefsíðan er skoðuð að þar séu helstu upplýsingar um umferðaröryggismál að finna hér á landi. Hins vegar blasir við hvaða bifreiðategundir eru á topp 10 lista yfir sölu, en það segir vitanlega ekkert um niðurstöður kannana á því hvaða bifreiðar teljast öruggastar eða hvort bifreiðar á listanum hæfi best íslenskum aðstæðum.

Á vefsíðu sænsku vegamálastofnunarinnar, Vägverket<sup>4</sup>, hefur verið komið upp vísi að gagnabanka með erlendum skýrslum, könnunum og niðurstöðum rannsókna<sup>5</sup>, en athugandi væri einnig að gera svipað hér á landi.

#### 4.1.3 Frönsk stjórnvöld blása til sóknar

Til að varpa ljósi á kosti þess að afla alþjóðlegra upplýsinga og kynnast því hvernig aðrar þjóðir taka á málum er tilvalið að greina frá aðferðum Frakka við að fækka umferðarslysum.

Allt fram á þennan áratug var ástand umferðarmála ekki gott í Frakklandi og var tala látinna í umferðarslysum síðasta áratug mun hærri þar en í nágrannalöndunum Bretlandi og Þýskalandi þar sem markviss barátta hefur leitt til fækkunar dauðaslysa í umferðinni. Á Bastilludeginum, þjóðhátíðardegi Frakka árið 2002 blés Chirac, Frakklandsforseti til sóknar í baráttunni gegn umferðarslysum. Er ekki að efa að

---

<sup>3</sup> [www.thinkroadsafety.gov.uk](http://www.thinkroadsafety.gov.uk)

<sup>4</sup> [www.vagverket.se](http://www.vagverket.se)

<sup>5</sup> <http://www.vagverket.se/litteraturstudier/start.aspx>

Frakkar hafa leitað til þessara nágrannaþjóða um góð ráð í baráttunni sem í hönd fór. Hann útlistaði ný viðhorf í þessum málum en meginatriðið í þeim var að umferðarslysum er hafnað sem óhjákvæmilegum fylgifisk vegasamgangna, en helstu áherslur voru eftirfarandi:

- ⊕ **Endurskoðun á umferðarlögum**
- ⊕ **Aukið eftirlit með því að umferðarlögum sé framfylgt**
- ⊕ **Öruggari ökutæki**
- ⊕ **Stóraukið samstarf allra þeirra sem að málaflokknum koma**

Í september 2002 var haldin ráðstefna, sem sótt var af öllum ráðherrum sem umferðarmál heyra undir, þar með töldum forsætisráðherranum. Farið var yfir aðgerðaáætlun þar sem sett voru fram ofangreind markmið og var sérstök áhersla lögð á að tölfraeðigögn lægju fyrir þannig að hægt yrði að meta árangur að ári liðnu.

Helstu aðgerðir fólust í því að virkja alla þá sem að málinu koma og gefa því aukið pólitískt vægi á öllum stigum stjórnsýslunnar. Hjá lögregluembættum voru stofnaðar sérstakar umferðaröryggisdeildir og fengu embættin aukin framlög til ráðstöfunar. Með beytingum á umferðarlögum var sjálfvirkt hraðaeftirlit heimilað. Notkun hraðamyndavéla hefur í kjölfarið stóraukist og sektargreiðslur vegna hraðaksturs þar með margfaldast. Þetta hefur dregið úr hraða og það sem mest um vert er, umferðarslysum hefur fækkað til muna. Aukið eftirlit með öðrum umferðarlagabrotum, svo sem ölvun við akstur hefur einnig stuðlað að fækkun umferðarslysa.

Tölur frá árinu 2003 sýna að umferðaslysum fækkaði um 17.5% frá fyrra ári, alvarlegum umferðarslysum um 19.4% og dauðaslys voru 20.9% færri en 2002. Frakkar eru hæstánægðir með þessa þróun mála en yfirvöld vara við óhóflegri bjartsýni og leggja áherslu á að baráttan gegn umferðarslysum er langtíma mál, aldrei má slaka á klónni, því þá er hættu á að allt fari í svipað horf og áður.

#### **4.2 Slysarannsóknir**

Slysarannsóknir vegna umferðarslysa skiptast að meginstefnu í tvo flokka. Annars vegar eru það rannsóknir á orsökum umferðarslysa og hins vegar rannsóknir og skráning á afleiðingum fyrir þá sem í þeim lenda.

Í stofnsamningi Rannsóknarráðs umferðaröryggismála frá því í desember 2000 segir að hlutverk ráðsins sé m.a. **að standa fyrir hvers konar rannsóknum sem nýta má til að koma í veg fyrir umferðarslys og draga úr afleiðingum þeirra.** Ráðinu er ætlað að hvetja til, eiga frumkvæði að, skipuleggja, framkvæma og styðja rannsóknir á sviði umferðaröryggis, ásamt því að fylgjast með erlendum rannsóknum og kanna notagildi þeirra fyrir íslenskt samfélag.

Í nóvember 2004 lagði samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson fram frumvarp til laga á Alþingi um rannsóknarnefnd umferðarslysa. Frumvarpinu er ætlað að skjóta styrkari stoðum undir starfsemi rannsóknarnefndar umferðarslysa og skapa nefndinni þannig réttarstöðu til samræmis við aðrar rannsóknarnefndir á sviði slysa og ófara, svo sem flugslysa og sjóslysa. Samkvæmt frumvarpinu er markmiðið með störfum rannsóknarnefndar umferðarslysa **að leiða í ljós orsakir umferðarslysa til að koma í veg fyrir að sams konar umferðarslys verði aftur og stuðla með því að auknu öryggi í umferðinni hér á landi.** Rannsóknir umferðarslysa skulu bæði ná til rannsókna einstakra umferðarslysa svo og til flokka umferðarslysa eða umferðarslysa sem teljast af sama tagi. Með flokki umferðarslysa er átt við afmarkaðar tegundir umferðarslysa, sem hafa tiltekin einkenni, svo sem banaslys.

Samkvæmt frumvarpinu skulu skýrslur nefndarinnar gerðar opinberar, og er það til mikilla bóta og ætti í raun ekki að þurfa að taka það fram, svo mikilvægt sem það er að hægt sé að kynna sér umferðarslys, ástæður þeirra og afleiðingar.

Með reglugerð nr. 571/2004 um landsnefnd og sérfræðiráð Lýðheilsustöðvar er kveðið á um starfsemi slysavarnarráðs, **p.m.t. um samræmda skráningu slysa og úrvinnslu skráðra upplýsinga.** Slysavarnaráð mótar tillögur um slysavarnir í samvinnu við Lýðheilsustöð og skulu þær m.a. byggðar á gögnum slyaskrár. Ráðið skal sjá til þess að slys séu skráð með samræmdum hætti. Jafnframt skal ráðið hlutast til um úrvinnslu skráðra upplýsinga og birtingu þeirra. Í stjórn slysavarnarráðs á sæti fulltrúi Umferðarráðs.

Ljóst er að mikið átak hefur verið gert í að auka slysarannsóknir í tengslum við umferðarslys. Hins vegar mætti gera þessa vinnu markvissari með samhæfingu upplýsingaöflunar og nánara samstarfi þeirra sem að málinu koma.

### 4.3 Tölfræði

Til að skoða stöðu mála og mæla árangur í baráttunni við umferðarslys er óhjákvæmilegt að afla sem víðtækastra tölfræðiupplýsinga.

Íslensk stjórnvöld hafa tekið þátt í alþjóðasamstarfi um öflun og miðlun slíkra upplýsinga, m.a. á vettvangi Umferðardeildar UNECE<sup>6</sup>, OECD<sup>7</sup> og ECMT. Ekki verður hins vegar séð að mörkuð hafi verið ákveðin stefna í þessum málum, en brýnt er að það verði gert og jafnframt að þessum upplýsingum verði komið á framfæri innanlands en á því er mikill misbrestur.

#### 4.3.1 Tölfræði umferðarslysa á Íslandi

Á Íslandi hefur úrvinnsla tölfræðiupplýsinga farið fram á síðast liðnum árum og skilningur á gagnsemi þess að safna slíkum upplýsingum hefur jafnframt aukist. Á vefsíðu Umferðarstofu er að finna fróðlegar tölfræðilegar upplýsingar um umferðarslys á Íslandi og hefur gæðum þessara upplýsinga farið mjög fram á síðustu árum.

Úr tölfræðigögnum má lesa mikinn fróðleik, en á vefsíðu Umferðarstofu kemur fram að hægt sé að nota (tölfræði)upplýsingar úr skráningunni til forvarna og breyta og bæta vega- og gatnakerfið þar sem slyshætta er mest. Í þessu sambandi má geta þess að það var ekki fyrr en árið 1992 að farið var að skrá umferðarslys hér á landi þar sem erlendir ríkisborgarar áttu hlut að máli<sup>8</sup>. Sýnir það ljóslega að áður fyrr var skilningur á eðli og inntaki tölfræði einfaldlega rangur, engu máli skiptir ætt eða uppruni fórnarlamb umferðarslysa, það sem öllu máli skiptir er að skrá slysið og gera ráðstafanir á grundvelli þeirra upplýsinga til að koma í veg fyrir að slys af sömu orsökum endurtaki sig.

Við athugun á umferðarslysum árin 1998-2003 kemur í ljós að 12 erlendir ríkisborgarar hafa farist í umferðarslysum á Íslandi, þ.e. 12.8% af banaslysum í umferðinni á þessu tímabili.<sup>9</sup> Þessar tölfræðiupplýsingar sýna að Íslendingar sitja ekki einir að sínu vegakerfi, árlega streyma ferðamenn til Íslands sem oftast en ekki leigja ökutæki eða koma með sitt eigið til að ferðast um landið. Við þessari þróun þarf að bregðast m.a. með stórauðinni uppsetningu á umferðarmerkjum úti á landi.

#### 4.3.2 Áreiðanleiki tölfræðiupplýsinga

Mikið er rætt í erlendum fræðiritum um áreiðanleika tölfræðiupplýsinga í umferðarmálum. Í Sviss hefur sá mikli munur sem er á fjölda umferðarslysa sem eru tilkynnt til lögreglunnar annars vegar og umferðarslysa sem tilkynnt eru tiltryggingarféлага vegna bótakrafna hins vegar verið til umræðu. Árið 1997 voru

---

<sup>6</sup> ITC, Inland Transport Committee

<sup>7</sup> Efnahagssamvinnu- og þróunarstofnunin

<sup>8</sup> Umferðarslys á Íslandi 1998

<sup>9</sup> Banaslys í umferðinni 2003

27.286 umferðarslys skráð hjá svissneskum lögregluþyrfdum. Hins vegar var fjöldi umferðarslysa skráður hjá tryggingarféldum 100.000 talsins.<sup>10</sup> Í Hollandi er talið að meðaltal tilkynntra umferðarslysa til lögreglu sé um 60% af öllum umferðarslysum.<sup>11</sup> Á vefsíðu Umferðarstofu er fjallað um þetta út frá íslenskum veruleika en engar tölur nefndar til skýringar. Fróðlegt væri að safna þessum tölum saman hér á landi og kanna hvort munurinn sé álíka mikill.

---

<sup>10</sup> Bureau Suisse de prevention des accidents, *Statistique 2000*, [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch)

<sup>11</sup> Preventing Road Traffic Injury: A Public Health Perspective for Europe

## 5.0 UNECE, Efnahagssamvinnunefnd SP fyrir Evrópu

UNECE, Efnahagssamvinnunefnd SP fyrir Evrópu<sup>12</sup> var sett á stofn árið 1947 af ECOSOC, Efnahags- og félagsmálaráði SP. Þetta er ein af fimm svæðisbundnum nefndum á vegum SP, en nefndunum er ætlað að efla hagsæld og efnahagslega samþættingu meðal aðildarríkja SP. Alls starfa 55 Evrópuþjóðir innan vébanda UNECE, en auk Evrópu hafa tekið þátt í starfinu Bandaríkin, Kanada og Ísrael. Þar sem Ísland er aðili að Sameinuðu þjóðunum telst það einnig vera aðili að UNECE. Yfir 70 stofnanir og frjáls félagasamtök taka einnig þátt í starfseminni.

### 5.1 Umferðardeild UNECE

Á vegum UNECE starfar Umferðardeild<sup>13</sup> sem fjallar um hvers konar umferð á landi. Hvað íslenska hagsmuni varðar þá er það fyrst og fremst vegaumferð og allt sem þeim málaflokki viðkemur sem mestur ávinningur er í að fylgjast með á vettvangi deildarinnar.

Frá stofnun Umferðardeildar UNECE hefur verið unnið ötullega að alþjóðlegri samræmingu á umferðarreglum, umferðarmerkjum og reglum um gerð og búnað ökutækja. Starfsemin hefur það að markmiði að auðvelda alþjóðlegar samgöngur og efla jafnframt umferðaröryggi. Frá upphafi hafa 55 alþjóðlegir samningar um vegaumferð verið samþykktir og yfir 120 reglur um ökutæki verið staðfestar á vegum Umferðardeildar UNECE og undirnefnda þess.

Öllum aðildarríkjum SP er frjálst að fullgilda þessa samninga, og er nú svo komið að vel flestar þjóðir sækja í smiðju UNECE varðandi umferðarmál og ökutæki. Því má segja að þetta starf hafi verið stórfellt afrek þeirra Evrópuþjóða sem höfðu framsýni til að skapa og þróa þessar reglur sleitulaust í rúmlega 50 ár og búa þannig í haginn fyrir öruggari samgöngum og ökutækjum til framtíðar á heimsvísu.

Nokkrir vinnuhópar starfa á vegum Umferðardeildar UNECE, en þeir langmikilvægustu eru Vinnuhópur 1 og Vinnuhópur 29<sup>14</sup>.

#### 5.1.1 Vinnuhópur 1 um umferðaröryggi

Hlutverk Vinnuhóps 1 um umferðaröryggi er að semja og samræma alþjóðlegar reglur um allt sem varðar umferð á vegum. Í vinnuhópnum sitja sérfræðingar frá aðildarlöndum UNECE ásamt fulltrúum alþjóðlegra stofnana og frjálsra

---

<sup>12</sup> Hér eftir nefnd UNECE

<sup>13</sup> ITC, Inland Transport Committee

<sup>14</sup> Working Party on Road Traffic Safety (WP.1) & World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)

félagasamtaka á umferðarsviðinu.

Vinnuhópurinn hittist tvisvar á ári í Genf en á milli funda vinnur starfsfólk hópsins að endurskoðun á gildandi samningum um umferðaröryggi og samningu nýrra reglna og annað er varðar umferðaröryggi.

### 5.1.2 Verkefni Vinnuhóps 1

Starfsemi Vinnuhóps 1 skiptist í meginráttum í þrjá þætti:

◆ Umsýsla með framkvæmd alþjóðlegra samninga á sviði umferðarmála, m.a. Vínarsamninganna frá 1968 um umferð, umferðarmerki og umferðarljós. Mikilvægi þessara samninga liggur í því að samræma umferðarmerkja- og ljósakerfið um allan heim og stuðla þannig að auknu umferðaröryggi. Þessir samningar eru í sífelldri endurskoðun eftir því sem tækninýjungar og rannsóknir kalla á breytingar.

◆ Annað meginverkefni Vinnuhóps 1 er umfjöllun um tvær samræmdar ályktanir<sup>15</sup>, önnur um umferð á vegum, hraðakstur, akstur og áfengisneyslu, ákveðna markhópa í umferðinni, svo sem gangandi vegfarendur, hjólreiðafólk, börn og umferð o.fl. Hin ályktunin fjallar um umferðarmerki og ljós.

◆ Talsvert stór þátt í starfinu er öflun og dreifing upplýsinga um umferðaröryggismál og skipti á upplýsingum og reynslu af aðgerðum á sviði umferðaröryggismála. Einnig skipuleggur Vinnuhópur 1 alþjóðlegar umferðaröryggisvikur á fjögurra ára fresti. Sú síðasta var í apríl 2004 og þótti takast mjög vel.

### 5.1.3 Fundur Vinnuhóps 1, 27.-30. september 2004

Á síðasta fundi Vinnuhóps 1, 27.-30. sept. 2004, kom fram í máli formannsins, Bernard Périsset, að miklar breytingar væru fyrir séðar á starfsemi hópsins í náinni framtíð. Felast þær einkum í því að nú er vilji meðal margra aðildarríkja SP að taka virkari þátt í starfsemi hópsins. Gangi það eftir mun það leiða til þess að í stað þess að vera svæðisbundinn vinnuhópur þá mun hann fá alþjóðlegt yfirbragð. Hvort starfsemin verður þá þyngri í vöfum er erfitt að segja til um á þessu stigi málsins. Hitt er ljóst að á þessum tímamótum er kjörið tækifæri fyrir íslensk stjórnvöld að kynna sér starfsemina og meta gagnsemi þess að tengjast starfsemi Vinnuhóps 1 á einn eða annan hátt.

---

<sup>15</sup> Consolidated resolutions, R.E. 1 og R.E.2

Of langt mál er að nefna allt það upp sem á góma bar á fundinum, en talsvert mikill tími fór í umræður um breytingar á umferðarsamningunum, en einnig var mikið rætt hvernig draga megi úr umferðarslysum.

Allnokkur umræða átti sér stað um mannleg mistök sem alltaf mun vera til staðar sem orsakavaldur umferðarslysa. Norski fulltrúinn í hópnum lagði áherslu á nauðsyn þess að minnka áhrif mannlegra mistaka í umferðinni, þ.e. að kenna fólki að bregðast við þegar umferðarslys verða. Dæmi um slíkt er t.d. viðbrögð við eldi sem kom upp í St. Gotthardt-göngunum í Sviss fyrir nokkrum árum. Viðbrögð þeirra sem voru í göngunum þegar eldurinn kom upp reyndust alröng og því fórust fleiri en ella hefði verið ef viðbrögðin hefðu verið rétt.

Fulltrúar á fundinum bentu margir á mikilvægi þess að hafa skilti við op umferðargangna þar sem vegfarendum er bent á að hafa ákveðna útværpsstöð í gangi og hlusta á hana ef eitthvað kemur uppá. Í sumum löndum, t.d. Þýskalandi, kveða lög á um að slík skilti skulu sett upp.

Annað mál sem mjög bar á góma á fundinum var fjarlægð milli ökutækja og virtust flestir viðstadda sammála um nauðsyn þess að kenna ökumönnum að mæla fjarlægð á milli ökutækja í sekúndum. Var samróma álit þeirra sem á fundinum voru að þessi aðferð hefði reynst mjög vel í að fá ökumenn til að halda ákveðinni fjarlægð milli ökutækja og koma þannig í veg fyrir árekstra.

Fjallað var um mikilvægi þess að allar þjóðir tækju virkan þátt í málum sem varðaði umferðaröryggi. Var rætt um leiðir til að fá fleiri þjóðir til að taka virkan þátt í starfi vinnuhópsins. Á fundinum mættu fulltrúar nokkurra fyrrum lýðveldi Sovétríkjanna, en Evrópusambandið tók ákvörðun um að styrkja þátttöku þeirra í vinnuhópnum í því augnamiði að efla umferðaröryggi í þessum ríkjum. Sýnir það betur en flest annað hversu mikilvægur vettvangur þetta er fyrir umferðaröryggi almennt.

#### **5.1.4 Vinnuhópur 29 um samræmingu á gerð og búnaði ökutækja**

Vinnuhópur 29 um samræmingu á búnaði ökutækja var settur á stofn á vegum Umferðardeildar UNECE í júní 1952. Í upphafi fólst starfsemin í útfærslu á almennum tæknireglum í samningnum um umferð á vegum frá 1949<sup>16</sup>. Fljótlega var ljóst að þörf var á samræmingu reglna um útbúnað ökutækja, einkum til að auka öryggi þeirra, en einnig til að auðvelda gagnkvæmar viðurkenningar og koma þannig í veg fyrir viðskiptahindranir.

---

<sup>16</sup> 1949 Convention on Road Traffic



Fyrsti samningur sem gerður var á vegum Vinnuhópsins var Rómarsamningurinn svokallaði frá árinu 1956. Stærsta skrefið í átt til samræmingar var hins vegar stigið 20. mars 1958 þegar samningur um gagnkvæmar gerðarviðurkenningar á ökutækjum og íhlutum þeirra var samþykktur. Vinnuhópi 29 var falið að sjá um framkvæmd samningsins.

Á grundvelli samningsins frá 1958 var hafist handa um að semja tæknireglur fyrir ökutæki og fylgitæki þeirra. Nú hafa verið samþykktar yfir 120 tæknireglur sem eru í raun ígildi staðla og er stór hluti ökutækja framleiddur í samræmi við þessar reglur. Þar sem flestar þjóðir hafa samþykkt þessar tæknireglur sem viðmið fyrir öryggi ökutækja leiða þær til þess að framleiðslu- og þróunarkostnaður minnkar og komið er í veg fyrir hindranir á alþjóðaviðskiptum með ökutæki. Reglur sem settar hafa verið á grundvelli 1958 samningsins er hægt að nálgast á vefsíðunni:

[www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm) - Agreements Regulations and Rules→ECE Regulations (1958 Agreement and addenda).

Starf Vinnuhóps 29 hefur þróast með árunum og sinnir hann jafnt virkum sem óbeinum öryggismálum<sup>17</sup>, umhverfis- og mengunarmálum og hávaða frá ökutækjum, svo nokkuð sé nefnt. Í upphafi var þátttaka í Vinnuhópi 29 takmörkuð við nokkur ríki Evrópu en nú er svo komið að allar helstu þjóðir heimsins taka þátt í starfinu.

### 5.1.5 Bandaríkin og Umferðardeild UNECE

Bandaríkin hafa tekið þátt í starfi Vinnuhóps 29 frá upphafi, þrátt fyrir þá sérkennilegu stöðu að þau hafa ekki fullgilt samninginn frá 1958. Ástæðan er sú að Bandaríkin hafa með árunum þróað sína eigin staðla um hönnun, gerð og búnað ökutækja, og vildu því ekki beygja sig undir reglur settar á grundvelli samningsins frá 1958.

Til að leysa þetta mál lögðu þau fram tillögu um nýjan alþjóðasamning um ökutæki sem samþykktur var 25. júní 1998. Þessum samningi er ætlað að skapa vettvang fyrir þau lönd sem af einhverjum ástæðum vilja ekki fullgilda samninginn frá 1958, þó svo að ekkert sé því til fyrirstöðu að fullgilda báða samningana. Samningurinn frá 1998 byggir á því að allir aðilar verði að samþykkja tæknireglur svo að þær öðlist gildi, en samkvæmt samningnum frá 1958 nægði meirihluti til samþykkis.

Vinnuhópur 29 sér um framkvæmd þessa samnings, en sú breyting varð á að nú kallast vinnuhópurinn "**alþjóðasamráðsnefnd um samræmingu á reglum um**

---

<sup>17</sup> Active and passive safety

**ökutæki (WP.29)**".<sup>18</sup> Hann verður þó eftir sem áður nefndur Vinnuhópur 29 í skýrslu þessari.

### 5.1.6 Tímamót í starfsemi Vinnuhóps 29

Í nóvember 2004 voru fyrstu reglur Vinnuhóps 29 samþykktar, sem samdar voru á grundvelli samningsins frá 1998. Þær nefnast "**global technical regulations**", skammstafað "gtr" og mætti útleggjast sem "**alþjóðatæknireglur**" eða "**tæknireglur**" á íslensku.<sup>19</sup> Þessar tæknireglur eru í raun ígildi staðla. Tæknireglurnar fjalla um hurðalæsingar og hurðafestingar. Meðal alvarlegustu afleiðinga umferðarslysa verða þegar farþegar kastast út úr bifreiðum, en það gerist þó einkum þegar þeir eru ekki í öryggisbeltum. Þessum tæknireglum er ætlað að útfæra hurðalæsingar og festingar þannig að líkur minnki á að þessi búnaður gefi sig í umferðarslysum.

Gert er ráð fyrir að allir bílaframleiðendur heims munu nota þessar reglur við framleiðslu á ökutækjum sínum. Er það samdóma álit sérfræðinga að hér hafi verið stigið stórt skref í átt til einföldunar og hagræðingar í bílaiðnaðinum sem muni koma neytendum til góða þegar fram líða stundir.

## 5.2 Samningar UNECE um ökutæki og umferð

Eins og áður sagði hafa 55 samningar verið samþykktir á vegum Umferðardeildar UNECE. Eðli máls samkvæmt snerta þeir hagsmuni Íslands á mismunandi hátt. Segja má að 11 neðangreindir samningar séu þeir mikilvægustu á umferðarsviðinu.

- 1949 Samningur um umferð á vegum/Convention on Road Traffic.<sup>20</sup>
- 1949 Bókun um umferðarskilti og umferðarljós/Protocol on Road Signs and Signals.
- 1950 Viðbótarsamningur við samninginn og bókunina frá 1949/European Agreement supplementing the 1949 Convention and Protocol.
- 1957 Evrópusamningur um vegamerkingar/European Agreement on Road

---

<sup>18</sup> World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)

<sup>19</sup> frekar en orðið "**reglur**" sem telja verður of almenns eðlis. Þess má geta að þýðingarmiðstöð utanríkisráðuneytisins þýðir orðið "regulations" sem "reglugerðir", en í reglugerð nr. 822/2004 eru "regulations" þýddar sem "reglur". Þarf að samræma þetta sem fyrst, en nú er til þess kjörið tækifæri þar sem nýjar tæknireglur hafa séð dagsins ljós.

<sup>20</sup> Nefndur Genfarsamningurinn um umferð á vegum

Markings.

- 1968 Samningur um umferð á vegum (breytt 1993)/Convention on Road Traffic<sup>21</sup>, öðlaðist gildi 21. maí 1977.
- 1971 Viðbótarsamningur Evrópuríkja við samninginn frá 1968 um umferð á vegum/European Agreement supplementing the 1968 Convention on Road Traffic, öðlaðist gildi 7. júní 1979.
- 1968 Samningur um umferðarskilti og umferðarljós/Convention on Road Signs and Signals<sup>22</sup>, öðlaðist gildi 6. júní 1968.
- 1971 Viðbótarsamningur Evrópuríkja við samninginn frá 1968 um umferðarskilti og umferðarljós/European Agreement supplementing the 1968 Convention on Road Signs and Signals, öðlaðist gildi 3. ágúst 1979.
- 1973 Bókun um vegamerkingar/Protocol on Road markings, öðlaðist gildi 25. apríl 1985.
- 1958 Samningur um gerð og búnað ökutækja/Agreement on the Construction of Vehicles, öðlaðist gildi 20. júní 1959.
- 1998 Alþjóðasamningur um samræmdar tækniröfur fyrir ökutæki/Global Agreement on Harmonized Technical Regulations for Vehicles, öðlaðist gildi 25. ágúst 2000.

Segja má að Vínarsamningarnir frá 1968 séu grunnur fyrir alþjóðlega samræmingu umferðar í heiminum.

### 5.3 Ísland og UNECE

Árið 1926 sýndu íslensk stjórnvöld þá framsýni að undirrita alþjóðasamning um bifreiðaumferð/International Convention on Motor Traffic, sem tók gildi þann 1. mars 1936. Frá þeim tíma hefur einungis einn samningur verið undirritaður af íslenskum stjórnvöldum, en það er Genfarsamninginn frá 1949 um umferð á vegum sem var fullgiltur árið 1963. Í 48. gr. Vínarsamningsins frá 1968 segir að hann komi í stað þessara tveggja samninga þó svo að samningurinn frá 1949 haldi gildi sínu gagnvart aðildarlöndum þangað til þau hafa fullgilt samninginn frá 1968. Hins vegar er samningurinn frá 1926 fyrir löngu fallinn úr gildi.

---

<sup>21</sup> Nefndur Vínarsamningurinn um umferð á vegum

<sup>22</sup> Nefndur Vínarsamningurinn um umferðarskilti og umferðarljós

Jose Capel Ferrer, yfirmaður Umferðardeildar UNECE, veitti skýrsluhöfundi gagnlegar upplýsingar um starfsemina og hvernig íslensk stjórnvöld gætu notið góðs af því starfi sem þar fer fram. Hann telur æskilegt að íslensk stjórnvöld fullgildi þá samninga sem taldir eru upp í kafla 5.2, en hafa ber í huga að það eru aðeins hluti af samningum UNECE á umferðarsviðinu, eins og áður sagði. Hann tók fram að Ísland væri eitt örfárra ríkja Evrópu sem ekki hefðu fullgilt samninginn frá 1958. Hins vegar hafa enn sem komið er færri ríki fullgilt samninginn frá 1998. Gera má ráð fyrir að tæknireglur komi til með að verða settar alfarið á grundvelli hans í framtíðinni, þó svo að 1958 samningurinn verði í fullu gildi í náinni framtíð.

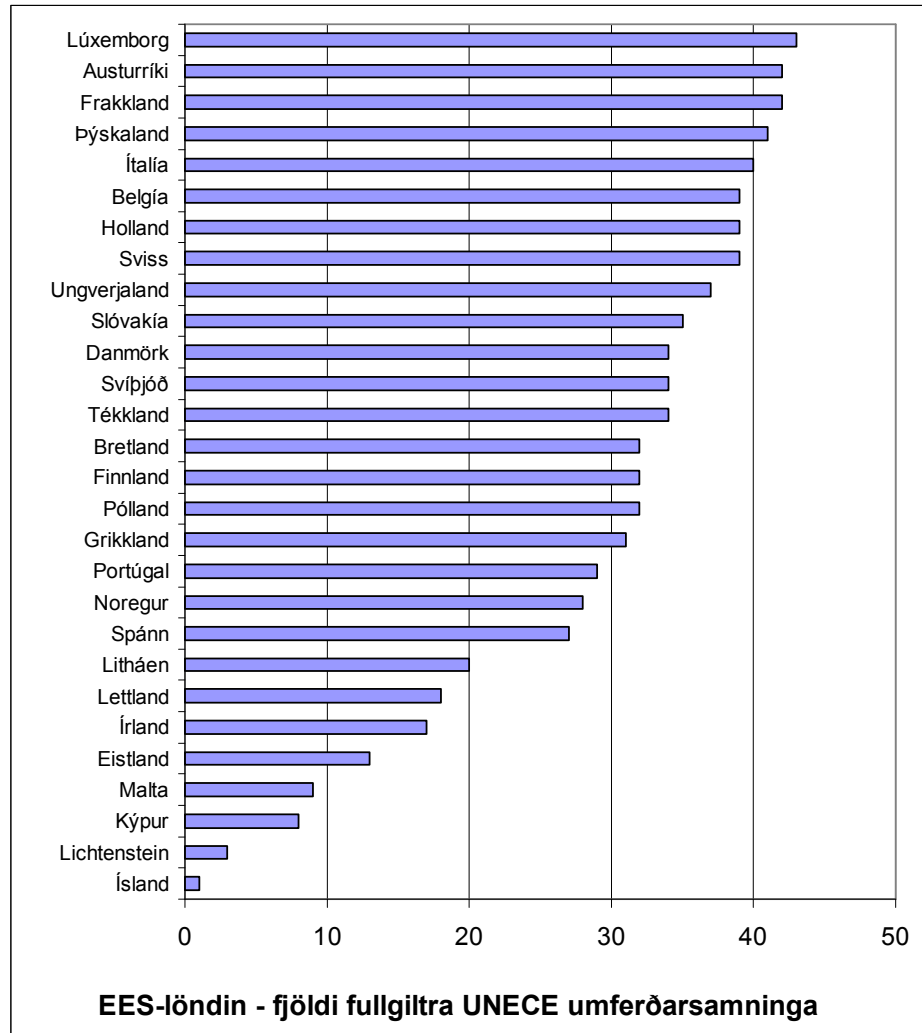
Þó svo að samningar og sáttmálar UNECE á sviði umferðarmála séu lagalega bindandi þegar þeir hafa verið fullgiltir hefur stofnunin ekki vald til að fylgjast með því að ákvæði samninga og sáttmála séu sett í löggjöf þeirra aðildarlanda sem fullgilda þá. Hagsmunir aðildarlandanna í því að samræma löggjöf sína við samninga UNECE og reglur sem á þeim eru byggðar eru svo ríkir að ekki á að vera þörf á eftirlitsstarfsemi af hálfu UNECE.

Þess skal getið hér að starfshópur um lögleiðingu öryggisbelta í hópþreifðum, sem Sólveig Pétursdóttir, þáverandi dómsmálaráðherra, setti á fót árið 2001 lagði til að athugað yrði hvort og hvernig þátttöku Íslands í UNECE, umferðardeild væri best háttað.

Með aðild að Sameinuðu þjóðunum árið 1947 varð Ísland þar með aðili að UNECE. Æskilegt er að Ísland fylgist með þeirri starfsemi sem þar fer fram og taki þátt á þeim sviðum sem hagsmunir Íslands segja til um. Einn liður í því er að undirrita samninga sem eru grunnurinn að því umferðaröryggiskerfi sem stuðst er við um heim allan.

### **5.3.1 Ísland og EES löndin, yfirlit yfir samninga UNECE, umferðardeildar**

Fróðlegt er að athuga aðkomu annarra landa að samningum UNECE á umferðarsviðinu. Í ljós kemur, eins og meðfylgjandi línurit ber með sér að Ísland er mjög aftarlega hvað varðar fullgildingu þessara samninga miðað við flest önnur lönd Evrópska efnahagssvæðisins, sjá töflu 1.



Tafla 1.

### 5.3.2 Íslensk löggjöf og UNECE umferðarreglur

Reglugerð nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra byggist að miklu leyti á UNECE-reglum um umferðarmerki. Reglugerðinni hefur einungis verið breytt tvisvar sinnum frá setningu hennar, í bæði skiptin árið 2001. Miðað við það mikla starf sem unnið er hjá Vinnuhópi 1 að þróun umferðarmerkja má gera ráð fyrir að umtalsverðar breytingar hafi átt sér stað sem kalli á athugun á þessum málum. Einnig væri athugandi að gera átak í því að gera skilti auðskiljanlegri fyrir útlendinga. Má í því sambandi nefna merkin B19.21, stans-efirlit og D24.11, stans-veggjald, en leiða má að því líkur að heppilegra væri að nota aðgengilegra mál eða þýðingu á skiltin.

Í umferðaröryggisáætlun 2002-2012<sup>23</sup> er greint frá því að viss umferðarmerki séu minni hér landi en stærðarregla í erlendum stöðlum segir til um sé miðað við þann umferðarhraða sem er á þjóðvegum. Hér er eflaust átt við umferðarmerki sem falla undir Vínarsamninginn frá 1968 um umferðarmerki og umferðarljós. Þarf ekki að taka fram hve sjálfsagt það er að fylgja í einu og öllu þeim fyrirmælum sem felast í samningnum.

### 5.3.3 Tilvitnanir í UNECE-reglur í íslenskri löggjöf

Í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 er á fjölmörgum stöðum vísað til ECE<sup>24</sup> reglna varðandi kröfur til gerðar og búnaðar ökutækja. Er hér átt við reglur settar á grundvelli samningsins frá 1958 en honum fylgja yfir 120 viðaukar í formi reglna sem fjalla um allt sem viðkemur búnaði ökutækja. Ekkert beinlínis bannar að efni alþjóðasamnings sé gefið lagagildi hér á landi, án þess að viðkomandi samninguri hafi verið fullgiltur, þó það fyrirkomulag sé nokkuð sérstakt.

Hér þarf að hafa í huga að margar af reglum UNECE, umferðardeildar hafa verið teknar inn í íslenska löggjöf á grundvelli viðauka í ESB tilskipunum um umferðarmál, sbr. kafla 5.4 hér á eftir. Góðir stjórnsýsluhættir hljóta þó að mæla með því að byrjað sé á að fullgilda UNECE-samningana og síðan athugað samræmi ESB-löggjafar sem innleidd hefur verið hér á landi við UNECE-reglur og þá hvort og hvernig þær hafa verið innleiddar í íslenska löggjöf.

Við athugun á reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 kemur í ljós að á mörgum stöðum er vísað í tilskipanir ESB sem innleiddar eru með viðkomandi ákvæði en einnig er vísað í (UN)ECE-reglur. Í II. hluta viðauka við tilskipun 2001/116/EB um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins nr. 70/156/EBE um gerðarviðurkenningar á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra eru teknar upp um 57 af reglum Umferðardeildar UNECE. Þar er mælt fyrir að viðurkenning sem veitt er samkvæmt viðkomandi reglum skuli vera jafngild því að hún sé veitt á grundvelli sértilskipunar sem um málið fjallar. Þetta á t.d. um 24.02 gr. reglugerðarinnar sem fjallar um höfuðpúða en reglur nr. 25 og 26 um höfuðpúða hafa verið teknar inn í íslenska löggjöf með ofangreindri tilskipun og því ætti að vera óþarfi að vitna í (UN)ECE reglur í reglugerðinni. Þetta á reyndar við í flestum tilvikum þar sem (UN)ECE reglurnar eru í viðauka viðkomandi tilskipunar og þar með ætti að nægja að innleiða tilskipunina í íslenskan rétt.

---

<sup>23</sup> Umferðaröryggisáætlun 2002-2012, bls. 52

<sup>24</sup> Sama og UNECE

Samningurinn frá 1958 felur í sér gagnkvæmar viðurkenningar á prófunum og vottunum en fari svo að á Íslandi verði hafin einhvers konar framleiðsla á íhlutum í ökutæki, þá auðveldar samningurinn slíkar viðurkenningar.

#### 5.3.4 Tillögur Alþjóða vegasamtakanna (IRF)

Á fundi Vinnuhóps 1 í apríl 2004 kynntu Alþjóða vegasamtökin<sup>25</sup> tillögur sínar um að aðildarríki SP verði hvött til að innleiða í löggjöf sína samræmd og sameiginleg ákvæði umferðarsamninga/sáttmála UNECE, umferðardeildar. Þau leggja til að:

- ▶ Aðildarríkjum UNECE, sem ekki hafa aðlagð löggjöf sína að ákvæðum Vínarsamninganna frá 1968, með síðustu breytingum, ásamt viðkomandi Evrópusamningum ef við á, verði veittur fimm ára aðlögunarfrestur til þess að gera það;
- ▶ Ákveðið verði að eftir 2010 verði Vínarsamningarnir frá 1968, með síðustu breytingum (2005), einu samræmdu alþjóðareglurnar á sviði vegaumferðar, umferðarmerkinga og bifreiðanotkunar (ökuskírteini, skilgreiningar, skráningar og búnaður);
- ▶ Öll aðildarríki UNECE verði hvött til að framfylgja eingöngu ákvæðum 1968 samninganna í löggjöf sinni;
- ▶ Ákveðið verði að fella úr gildi samninginn frá 1949 og bókanir hans frá og með árinu 2010.

Eins og áður sagði er samningurinn frá 1949 eini gildandi samningurinn sem íslensk stjórnvöld hafa fullgilt.

Ein af ástæðum þess að nú er mikill áhugi á að samræma umferðarreglur um heim allan er auknar samgöngur, fólk ferðast í meira mæli og er akstur yfir landamæri ekki lengur tiltökumál. Ferðamenn eiga kröfu til að vegakerfið og merkingar séu í samræmi við alþjóðlega staðla og reglur.

#### 5.4 Samspil UNECE og Evrópusambandsins

Allt frá árinu 1960 hefur Evrópusambandið unnið að samræmingu tækni- og öryggiskrafna fyrir ökutæki. Yfir 60 tilskipanir ESB ná yfir gerðarviðurkenningar ökutækja og íhluta þeirra. Þróun heimsviðskipta og opnun markaða hefur hins vegar leitt til þess að nú er unnið að þessum málum í ríkari mæli í alþjóðasamstarfi og

---

<sup>25</sup> International Road Federation (IRF)

gegnir Umferðardeild UNECE stöðugt virkara hlutverki í samræmingarferlinu.

Árið 1998 fullgilti Evrópusambandið samninga UNECE frá 1958 og 1998 fyrir hönd aðildarríkja þess. Áður höfðu öll aðildarríkin fullgilt samninginn frá 1958 en með aðkomu Evrópusambandsins að samningunum breyttist tilhögunin formlega þannig að nú fer Evrópusambandið með atkvæðisrétt fyrir hönd aðildarríkjanna, en þau geta eftir sem áður sótt fundi og fylgst með þróun mála.

Þar sem öll aðildarlönd ESB voru aðilar að Vinnuhópi 29 tók ESB reglur Vinnuhópsins upp sem viðauka við tilskipanir um gerð og búnað ökutækja, að undangenginni umfjöllun í deild framkvæmdastjórnar ESB sem fjallar um viðkomandi málaflokk. Þar sem ESB er nú beinn aðili að Vinnuhópi 29 verður sú breyting nú á, að reglur Vinnuhóps 29 sem bætast við sem viðaukar við tilskipanir fara beint til ráðherraráðs ESB án umfjöllunar í framkvæmdarstjórninni.

Á vinnslustigi slíkra reglna fá þau lönd sem taka þátt í undirbúningi þeirra tækifæri til að fá undanþágur frá ákvæðum í reglunum sýni þau fram á að þau séu andstæð hagsmunum viðkomandi lands. Dæmi eru þess að Ísland hafi ekki nýtt nauðsynlegar undanþáguheimildir sem voru til staðar við samningu reglnanna hjá Umferðardeild UNECE þar sem ekki var fylgst með framvindu mála á vinnslustigi.

Þetta fyrirkomulag hefur í för með sér að þau EFTA lönd sem eru aðilar að Evrópska Efnahagssvæðinu og taka ekki þátt í undirbúningsvinnu í Vinnuhópi 29 standa frammi fyrir því að þurfa að innleiða í löggjöf sína reglur sem þau hafa á engan hátt tekið þátt í að móta.

## 5.5 Allsherjarþing Sameinuðu Þjóðanna

Eftir því sem samgöngur hafa aukist og landamæri opnast hefur betur komið í ljós að umferðarslys er alþjóðlegt vandamál. Því var ákveðið að helga hluta af allsherjarþingi SP í New York vorið 2004 umferðaröryggi. Á fundinum var samþykkt ályktun um alþjóða umferðaröryggi<sup>26</sup> þar sem Alþjóðaheilbrigðisstofnuninni er falið að stjórna samhæfingu á umferðaröryggismálum hjá SP. Þetta var m.a. gert til að leggja áherslu á að umferðarslys væru í raun "faraldur" sem stemma yrði stigu við.

Talið er að 1.2 milljónir manna deyi árlega í heiminum af völdum umferðarslysa en það jafngildir því að 3.200 manns deyi daglega í umferðinni um heim allan. Tala þeirra sem slasast/örkumlast í umferðinni er talin vera milli 20 til 50 milljónir manna á ári. Á Indlandi farast yfir 300 manns á dag í umferðarslysum, en það jafngildir

---

<sup>26</sup> A/58/L.60/Rev.1, sjá viðauka I



Því að stór farþegaflugvél farist þar daglega með öllum innanborðs.

Í skýrslunni kemur fram að umferðarslys eru í 11. sæti hvað varðar orsakir dauðaslysa á heimsvísu en 2.1% dauðsfalla árlega má rekja til umferðarslysa. Ef ekkert er að gert má gera ráð fyrir 67% fjölgun umferðarslysa til ársins 2020. Hafa þeir þó í huga að mikill munur er þarna á fjölda umferðarslysa í þróuðum og þróunarlöndum. Búist er við fækkun umferðarslysa í þróuðu löndunum en fjölgun í þróunarlöndunum.

Í framhaldi af fundi allsherjarþingsins var haldið málþing um umferðaröryggismál í tengslum við útgáfu skýrslu frá Alþjóðaheilbrigðisstofnuninni og Alþjóðabankanum, **World Report on Road Traffic Injury Prevention**.<sup>27</sup> Í ræðu sem fastafulltrúi Íslands hjá SP hélt af þessu tilefni kom fram að íslensk stjórnvöld teldu að umferðaröryggismál ættu fyrst og fremst að fjalla um á lands- og svæðavísu, en einnig í alþjóðlegu samstarfi og nefndi hann sérstaklega að vettvangur fyrir slíkt samstarf væri hjá Sameinuðu þjóðunum.<sup>28</sup>

Með þessu framtaki SP hefur tekist að setja umferðaröryggismál í alþjóðlegt pólitískt samhengi, jafnframt því sem málaflokkurinn er ekki lengur einskorðaður við stofnanir sem fara með umferðarmál. Meginástæða þess að Alþjóðaheilbrigðisstofnuninni var falið verkefnið var að hún hefur á undanförunum árum sýnt fram á hæfni og getu til að hrinda af stað stórum átaksverkefnum og ná góðum árangri. Umferðardeild UNECE hafði vonast til að fá verkefnið en varð ekki að þeirri ósk.

Á ráðstefnunni kom skýrt fram að á þeim stöðum þar sem stjórnámálmennt láta umferðarmál sig varða, og sérstaklega þar sem einnig hefur tekist að byggja upp skilvirkt kerfi sem heldur utan um þessi mál, er ástand umferðaröryggismála mun betra en þar sem málið hefur ekki fengið þann forgang sem til þarf.

Þessi þróun kallar á breytt viðhorf hér á landi. Skoða þarf hvernig best má haga erlendu samstarfi og skiptum á upplýsingum um umferðaröryggismál. Einnig þyrfti að skoða hvernig íslensk stjórnvöld geta miðlað upplýsingum og reynslu til annarra landa sem eru skemmra á veg komin.

---

<sup>27</sup> [www.globalroadsafety.org](http://www.globalroadsafety.org)

<sup>28</sup> The Global Road Safety Crisis, bls. 57

## 6.0 Frekari vettvangur fyrir samstarf

### 6.1 Evrópusambandið

Umferðarmál eru hluti af samningnum um Evrópska Efnahagssvæðið, en í XIII. viðauka við samninginn er fjallað um landsamgöngur. Áður hefur verið fjallað um samskipti Umferðardeilda UNECE og ESB, en þau samskipti hafa aukist jafnt og þétt á seinni árum og er nú svo komið að tæknireglur Umferðardeildar UNECE eru grunnurinn að reglum ESB á umferðar- og ökutækjasviðinu. Athygli vekur að um tækniröfufur og útfærslur á þeim er fjallað í Fyrirtækjaskrifstofu ESB<sup>29</sup> en Orku- og samgönguskrifstofan<sup>30</sup> fjallar um samgöngur almennt og hvernig geri megi þær öruggari.

Í *“Samgöngustefnu Evrópu fyrir 2010; tímabært að taka ákvörðun”*<sup>31</sup> setur Framkvæmdastjórn ESB þau markmið fram að stefna beri að fækkun banaslysa í umferðinni um helming fyrir árið 2010.

Ljóst er að Evrópusambandið er mikilvægur samstarfsvettvangur fyrir umferðaröryggismál, bæði hvað varðar samspil tilskipana ESB og reglna UNECE og einnig í sambandi við áróður og upplýsingar almennt um málaflokkinn.

### 6.2 Efnahagssamvinnu- og þróunarstofnunin, OECD

Ísland er meðal stofnaðila Efnahagssamvinnu- og þróunarstofnunarinnar, OECD<sup>32</sup>. Stofnunin hefur aðallega verið tengd við efnahagsmál, en við athugun á starfsemi OECD kemur í ljós að verksvið stofnunarinnar er ótrúlega víðfemt.

Samráðsvettvangur evrópskra samgönguráðherra, ECMT<sup>33</sup>, var stofnaður árið 1953 en Ísland gerðist aðili árið 1998. Fjallað er þar um samgöngumál almennt, en þó eru umferðarmál fyrirferðarmikil í starfseminni. Með samkomulagi OECD og EMCT var þann 1. janúar 2004 sett á stofn sameiginleg rannsóknarstofnun í samgöngumálum.<sup>34</sup>

Á fundi í tilefni af 50 ára afmæli ECMT árið 2003 var farið yfir starfsemi ECMT og horft til framtíðar. Á fundinum voru ráðherrarnir sammála um mikilvægi þess að auka samstarf við ESB og UNECE á sviði samgöngu- og umferðarmála enda nær

---

<sup>29</sup> DG Enterprise

<sup>30</sup> DG Transport and Energy

<sup>31</sup> European Transport Policy for 2010: Time to Decide, COM(2001)370 final, 12.9.2001

<sup>27</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development

<sup>33</sup> CUM/CM(2003)13/FINAL; Report on future directions for ECMT: From vision to decisions

starfsemi þessara stofnana yfir svipað svæði. Virðist sem allflest stjórnvöld í Evrópu hafi tekið þennan pól í hæðina, þ.e. hvað varðar alþjóðasamvinnu, að leggja áherslu á samstarf við Umferðardeildir UNECE, OECD og ECMT.

### 6.3 Bandaríska Umferðaröryggisstofnunin (NHTSA)

Bandaríska Umferðaröryggisstofnunin NHTSA<sup>35</sup> fæst við umferðaröryggi í Bandaríkjunum í samstarfi við svæðisbundnar stofnanir. Samstarfsaðilar eru m.a. ríkisstofnanir, frjáls félagasamtök, framleiðendur og seljendur ökutækja.

Lögð er áhersla á öflun tölfræðiupplýsinga, sem er talin forsenda þess að fást við viðfangsefnin og leysa þau þannig að ljóst sé hvort viðkomandi ráðstafanir hafi skilað sér eða ekki. Á vef NHTSA er mikið magn upplýsinga um umferðaröryggismál og prófanir sem áhugavert væri að koma á framfæri hér á landi. M.a. er sagt frá því að notkun öryggisbelta hafi að undanfögnu aukist í Bandaríkjunum. Fróðlegt væri að kanna hvaða aðferðum hefur verið beitt til að ná fram þessum árangri, þar sem komið hefur fram í fjölmiðlum að notkun öryggisbelta hefur minnkað á Íslandi seinni hluta árs 2004.

Bandaríkjaþing samþykkir almennar reglur um öryggi ökutækja en framselur síðan NHTSA heimild til að gefa út alríkisöryggisstaðla fyrir ökutæki (Federal Motor Vehicle Safety Standards-FMVSS). Alríkislög banna framleiðslu, innflutning og sölu á ökutækjum sem ekki uppfylla staðlana.

Með yfirlýsingu um að ökutæki uppfylli viðkomandi staðla má markaðssetja ökutækin í Bandaríkjunum, gerðarviðurkenning er ekki nauðsynleg. Útfærsla framleiðenda á þessum stöðlum er talsvert sveigjanleg. Einnig er þeim veittar frjálsar hendur með það hvernig þeir staðfesta að ökutækið uppfylli kröfur samkvæmt stöðlunum. Til að veita framleiðendum aðhald eru gerðar úrtaksskoðanir árlega til að athuga hvort ökutæki uppfylli kröfurnar. Ef í ljós kemur að ökutæki sem lenda í slíkri úrtaksskoðun uppfylla ekki kröfur samkvæmt stöðlunum eru viðkomandi ökutæki innkölluð.

### 6.4 Bandaríska Umhverfisverndarstofnun (EPA)

Í Bandaríkjunum setur alríkisstjórnin fram kröfur um mengun og útblástur frá ökutækjum sem öll ökutæki verða að uppfylla. Staðlar í samræmi við settar kröfur eru síðan gefnir út af bandarísku umhverfisstofnuninni, EPA.<sup>36</sup> Þessir staðlar eru

---

<sup>34</sup> Joint Research Institute

<sup>35</sup> National Highway Traffic Safety Administration, [www.nhtsa.dot.gov](http://www.nhtsa.dot.gov)

<sup>36</sup> U.S. Environmental Protection Agency, [www.epa.gov](http://www.epa.gov)

frábrugðnir FMVSS stöðlum að því leyti að umsókn frá framleiðanda þarf að innihalda ákveðnar upplýsingar, svo sem um prófanir í samræmi við staðlana, til að EPA geti metið hvort ökutækjabúnaður uppfylli viðkomandi staðla. Að lokinni athugun gefur EPA út skírteini um samræmi ef allar kröfur eru uppfylltar. Þrátt fyrir þetta eru gerðar úrtaksskoðanir og er framkvæmd innköllunar á ökutækjunum svipuð því sem gerist hjá NHTSA.

## 6.5 Upplýsingar til almennings

Einkar athyglisvert er að sjá hve veraldarvefurinn gegnir miklu hlutverki hjá NHTSA en öll frumvörp til laga, reglugerðardrög og drög að stöðlum er sett á vefinn svo almenningur geti kynnt sér hvað í vændum er. Einnig getur almenningur, bílaiðnaðurinn og frjáls félagasamtök tekið þátt í starfi vinnuhópa, sent inn athugasemdir og látið rödd sína heyrast. Hjá bandaríska samgönguráðuneytinu er vefslóðin [www.dot.gov](http://www.dot.gov). Upplýsingar um hvers kyns kannanir og rannsóknir er að finna á vefslóðinni [www.nhtsa.dot.gov](http://www.nhtsa.dot.gov). Hjá Umhverfisverndarstofnuninni er slóðin [www.epa.gov](http://www.epa.gov).

Ekki orkar tvímælis að mikið er hægt að læra af Bandaríkjamönnum í umferðaröryggismálum og væri athugandi að sérfræðingar kynntu sér aðferðir þeirra í baráttunni við umferðarslys.

## 6.6 Bandarískar kröfur í íslenskri löggjöf

Bandaríkin hafa verið leiðandi afl í bílaiðnaði heimsins allt frá því að fyrstu bílarnir sáu dagsins ljós. Nú eru bílaframleiðslulönd orðin miklu fleiri og er það því spurning hvort rétt sé að endurmeta nauðsyn þess að gefa bandarískum FMVSS stöðlum lagagildi hér á landi, eins og gert er í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004. Kanna ætti hvort ekki væri réttara að aðlaga íslenska löggjöf þeirri löggjöf sem staðlarnir byggjast á. Athygli vekur að EPA staðlarnir hafa ekki verið innleiddir hér á landi.

Hér þarf ennfremur að hafa í huga að verið er að vinna að því hjá Vinnuhópi 29 að gefa út samræmdar tæknireglur og því ætti tilvísun í bandaríska staðla að heyra sögunni til eftir því sem samræmingarferlið skilar meiri árangri.

## 7.0 Aðrar erlendar umferðarstofnanir

Eins og fram hefur komið eru umferðaröryggismál eðli máls samkvæmt alþjóðleg og því fást margar alþjóðastofnanir við umferðarmál. Hér eru nokkrar þeirra tilgreindar, einkum til að sýna framá hversu fjölbreytt starfsemin er og ólíkar upplýsingar að fá úr mismunandi áttum.

### ***ERF - European Union Road Federation/ Vegasamtök Evrópusambandsins***

[www.erf.be](http://www.erf.be)

Tilgangur samtakanna er að samræma evrópsk sjónarmið í umferðarmálum og skapa vettvang fyrir umræðu og rannsóknir á umferðarmálum.

### ***ETSC - European Transport Safety Council/Evrópska samgönguráðið***

[www.etsc.be](http://www.etsc.be)

Samtök sem berjast fyrir fækkun umferðarslysa í Evrópu. Upphaflega var gert ráð fyrir að starfsemi samtakanna næði yfir samgöngur almennt en reyndin hefur orðið sú að langmest er fjallað um umferðarmál.

### ***FEVR - European Federation of Road Traffic Victims/Evrópusamtök fórnarlamba umferðarslysa***

[www.fevr.org](http://www.fevr.org)

Hagnýtar upplýsingar um lögfræðiaðstoð vegna umferðarslysa í útlöndum. Hér er um samræmda evrópska löggjöf að ræða sem hefur verið innleidd í íslenska löggjöf og gagnast því þessar upplýsingar Íslendingum að einhverju leyti.

### ***Fia – Federation Internationale de l'Automobil/ Alþjóðabífreiðasamtökin***

[www.fia.com](http://www.fia.com)

Starfsemin er tvíþætt. Annars vegar að gæta hagsmuna akstursklúbba og ökumanna, hins vegar yfirumsjón með alþjóðlegum aksturskeppnum.

**IRF - International Road Federation /Alþjóða vegasamtökin**

[www.irfnet.org](http://www.irfnet.org)

Samtök stofnsett árið 1959 til að efla samstarf meðal stofnana sem fást við umferðaröryggi. Um 50 lönd eru aðilar að stofnuninni frá öllum heimshornum.

**PRI - International Road Safety /Alþjóðlega vegaröryggisstofnunin**

[www.lapri.org](http://www.lapri.org)

Alþjóðleg stofnun sem vinnur að auknu alþjóðlegu umferðaröryggi, stofnsett árið 1959 með því markmiði að efla samstarf meðal stofnana sem fást við umferðaröryggi.

**PIARC - World Road Association/Alheimsvegasamtökin**

[www.piarc.org](http://www.piarc.org)

Frjáls félagasamtök stofnsett árið 1909 til að efla alþjóðlega samvinnu á sviði samgöngumála. Í fararbroddi í sambandi við upplýsingaskipti um vegi og stefnumörkun í samgöngumálum. Meðlimir eru í 130 löndum, þ.m.t. íslensk stjórnvöld.

Það sem er athyglisvert við þessi samtök eru að þau halda úti "world interchange network" þar sem hægt er að beina spurningum til sérfræðinga um vegatæknimál og vegaflutninga.

## Heimildaskrá

Bernard Gauvin ofl., *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)*  
- *How it works how to join it*, United Nations New York and Geneva, 2002,  
[www.unece.org/trans](http://www.unece.org/trans)

Birna Hreiðarsdóttir ofl., *Öryggisbelti í hópþifreiðum, nefndarálit,*  
dómsmálaráðuneytið, Reykjavík, apríl 2001, [www.domsmalaraduneyti.is](http://www.domsmalaraduneyti.is)

Bureau Suisse de Prevention des Accidents, *Statistique 2000*, [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch)

Einar Jónsson, *Afbrot í umferðinni - skýrsla um eðli og umfang umferðarlagabrota á Íslandi*, Umferðarstofa, Reykjavík 2004, [www.umferd.is](http://www.umferd.is)

European Conference of Ministers of Transport, *Report on Future Directions for ECMT: From Vision to Decisions*, CEMT/CM(2003)13/Final, Paris, 2003,  
[www1.oecd.org/cem/online/council/2003/CM0313Fe.pdf](http://www1.oecd.org/cem/online/council/2003/CM0313Fe.pdf)

Heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytið, *Heilbrigðisáætlun til ársins 2010*,  
Reykjavík, 2001, [www.heilbrigðisraduneyti.is](http://www.heilbrigðisraduneyti.is)

Ingimundur Einarsson, Óli H. Þórðarson, Rögnvaldur Jónsson,  
*Umferðaröryggisáætlun 2002-2012*, Umferðarráð, Reykjavík, 2001,  
[www.umferd.is](http://www.umferd.is)

Landlæknisembættið, *Slysaskrá Íslands*, [www.landlaeknir.is](http://www.landlaeknir.is)

Óli H. Þórðarson, Örn Þorvarðarson, Hrönn Smáradóttir, *Skýrsla um umferðarslys á Íslandi 1998*, Umferðarráð, Reykjavík 2001, [www.umferd.is](http://www.umferd.is)

Margaret McIntyre og Mark Rosenberg, *The Global Road Safety Crisis*, New York  
2004, [www.globalroadsafety.org](http://www.globalroadsafety.org)

Peden, M., Scurfield R. ofl., *World Report on Road Traffic Injury Prevention*,  
Alþjóðaheilbrigðisstofnunin og Alþjóðabankinn, Genf 2004,  
[www.who.int/world-health-day/2004](http://www.who.int/world-health-day/2004)

Racioppi, Francesca, Eriksson, Lars, Tingvall, Claes, Villaveces, Andreas, *Preventing Road Traffic Injury: A Public Health Perspective for Europe*, WHO regional Office for Europe, 2004

Samgönguráðuneytið, *Samferd.is* – vefrit samgönguráðuneytisins, 1. útgáfa, Reykjavík, 2004, [www.samferd.is](http://www.samferd.is)

UNECE Weekly, *First Global Technical Regulation on Car Safety*, Genf 2004, [www.unece.org/trs](http://www.unece.org/trs)

World Bank, *World Report on Road Traffic Injury Prevention*, [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

---